Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6953**

17. Wahlperiode 08. 09. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Weiterentwicklung der Förderrichtlinie zum Neu- und Ausbau und zur Reaktivierung von Gleisanschlüssen

Mit dem Inkrafttreten der ersten Gleisanschlussförderrichtlinie im September 2004 ist ein Instrument zur gezielten Stärkung des Verkehrsträgers Schiene und zur Verlagerung von Güterverkehr geschaffen worden.

Nach der Verlängerung der Richtlinie bis zum 31. August 2012 im Jahr 2009 stellt sich die Frage, wie die Förderung von privaten Gleisanschlüssen künftig gestaltet werden muss, damit eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die energieeffiziente Bahn erreicht werden kann.

85 Prozent des Aufkommens im Güterverkehr auf der Schiene (Ganzzug- und Wagenladungsverkehr) wird in Deutschland zum Teil von Gleisanschluss zu Gleisanschluss abgewickelt. Der private Gleisanschluss ist damit eine wichtige Schnittstelle zu der verladenden Wirtschaft und insbesondere geeignet, den Einzelwagenverkehr zu stärken.

Bereits seit 1986 praktiziert die Schweiz erfolgreich die Förderung von Privatgleisanschlüssen; 1995 legte Österreich ein Programm auf, das sich am schweizerischen Modell orientiert.

Nach den Einschnitten durch das so genannte Marktorientierte Angebot Cargo (MORA C), in dessen Folge die Deutsche Bahn AG zwischen 2002 und 2004 die Bedienung zahlreicher Gleisanschlüsse einstellte, trägt das Programm zur Förderung von Gleisanschlüssen seitdem zur Konsolidierung in diesem Bereich bei. In der kurzen Laufzeit der deutschen Gleisanschlussförderung konnte mit einer vergleichsweise geringen Fördersumme eine Verkehrsleistung von mehr als eine Milliarde Tonnenkilometer von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Mit dem Nachweis eines Mindestgüterverkehrsaufkommens und einer Mindestgüterverkehrsleistung für einen Gleisanschluss sollen Investitionsruinen verhindert werden.

Die bisherige Förderpraxis belegt, dass mit einer Verbesserung der Anschlussbedingungen der Verlader an das Eisenbahnnetz das Verkehrsaufkommen auf der Schiene im Einzelwagenverkehr gesteigert werden kann. Angesichts der energie- und klimapolitischen Herausforderungen wird die Bedeutung des Güterverkehrs auf der Schiene in einem intermodalen Güterverkehrssystem weiter wachsen. Der direkten Förderung von Gleisanschlussverkehren kann dabei eine bedeutende Rolle zukommen.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Zahl der Gleisanschlüsse seit der Bahnreform bis heute entwickelt?

   Wie hat sich die über die Gleisanschlüsse abgewickelte Transportmenge in diesem Zeitraum entwickelt?

2. Wie viele Gleisanschlüsse wurden seit Einführung der Gleisanschlussförderrichtlinie im Jahr 2004 mit den entsprechenden Bundesmitteln reaktiviert, erweitert bzw. neu errichtet (bitte jahresweise nach Bundesländern bzw. mit Ortsangaben angeben)?

   a) Welche Bundesmittel standen jeweils zur Verfügung, und welche Mittel sind tatsächlich über das Programm abgeflossen?

   b) Welche Transportmenge und Verkehrsleistung stehen hinter den geförderten Gleisanschlüssen?

   c) Welche Menge CO_2 konnte im Vergleich zum Lkw-Transport eingespart werden?

3. Wie viele Gleisanschlüsse wurden seit 2004 ohne Förderung über die Gleisanschlussförderrichtlinie reaktiviert oder neu errichtet?

4. Wie viele Anträge zur Förderung eines Gleisanschlusses wurden insgesamt gestellt (bitte jeweils jahresweise ab 2004)?

   a) Wie viele Anträge wurden wegen Nichterfüllung der Zuwendungsvoraussetzungen abgelehnt?

   b) Was waren die häufigsten Gründe für die Ablehnung der Anträge zur Gleisanschlussförderung (bitte Fallzahl nennen)?

   c) Wie viele Anträge mussten abgelehnt werden, weil die Antragsunterlagen die formalen Kriterien nicht erfüllten?

5. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die Gleisanschlussförderung bei Unternehmen der verladenden Wirtschaft bekannt zu machen?

   Welche Aktivitäten sind in Zukunft geplant, um die Förderrichtlinie bei dieser Zielgruppe bekannter zu machen?

6. Welche Informationen hat die Bundesregierung über die Verkehre, die über die geförderten Gleisanschlüsse abgewickelt werden?

   a) Welche Angaben zu den Gütergruppen liegen der Bundesregierung in diesem Zusammenhang vor?

   b) Welche Informationen hat die Bundesregierung bezüglich der Verkehrsart?

   c) Welche Angaben lassen sich zu der durchschnittlichen Transportentfernung machen?

7. Wie bewertet die Bundesregierung die erzielte Verkehrsverlagerung, die mit der Gleisanschlussförderung angestoßen wurde, in Relation zu den ausgereichten Fördermitteln?

8. Beabsichtigt die Bundesregierung die Fortführung der Gleisanschlussförderung nach dem 31. August 2012?

   a) Wenn nein, was sind die Gründe für die Einstellung des Förderprogramms?

   b) Wenn ja, soll die Förderrichtlinie unverändert fortgeführt werden, oder plant die Bundesregierung Veränderungen?

   c) In welchen Punkten sieht die Bundesregierung Änderungsbedarf, und warum?

9. Plant die Bundesregierung eine Evaluierung der Gleisanschlussförderrichtlinie?

   Wenn ja, wann sollen entsprechende Ergebnisse vorliegen?

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die vergleichsweise restriktive Handhabung bei den zu garantierenden Transportmengen?

    Hält die Bundesregierung eine Transportgarantie über fünf Jahre noch für angemessen?

11. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass die Garantie von Transportmengen über einen Zeitraum von fünf Jahren für viele Unternehmen nicht zu leisten ist und diese Regelung dazu führt, dass nur für eine begrenzte Zahl von Unternehmen ein neuer Gleisanschluss attraktiv ist?

12. Plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang Veränderungen, die darauf abzielen, die Regelungen zur Garantie von Transportmengen zu lockern, um so den Mittelabfluss zu verbessern und die Anzahl reaktivierter bzw. neuer Gleisanschlüsse zu erhöhen?

13. Beabsichtigt die Bundesregierung darüber hinaus die Anforderungen beim Mindestgüterverkehrsaufkommen und der Mindestgüterverkehrsleistung zu verändern?

    Wenn ja, welche?

14. Sind Veränderungen bei den Höchstwerten der Förderung für Neubau, Ausbau und Reaktivierung von Gleisanschlüssen bzw. bei der Höhe der förderfähigen Kosten geplant?

    Wenn ja, welche?

15. Welche Informationen hat die Bundesregierung zur ergänzenden Förderung von Gleisanschlussverkehren außerhalb der Gleisanschlussförderung des Bundes in den Bundesländern?

    Welche Länder haben bzw. hatten eigene Programme, die auf Verkehrsverlagerung auf die Schiene abzielen?

    Auf welche Förderprogramme können die Bundesländer hierfür grundsätzlich zurückgreifen?

16. Wie viele Gleisanschlüsse in Deutschland wurden seit 1995 mit Mitteln der österreichischen Gleisanschlussförderung reaktiviert, erweitert bzw. neu errichtet (wenn möglich, mit Ortsangabe und Jahr der Inbetriebnahme)?

17. Wäre statt der Förderung aus dem österreichischen Fördertopf nach Inkrafttreten des deutschen Förderprogramms grundsätzlich auch eine Förderung nach diesem Programm möglich gewesen?

    Wenn nein, warum nicht?

18. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Förderung neuer Gleisanschlüsse wegen der energie- und klimapolitischen Relevanz aus dem Energie- und Klimafonds?

Berlin, den 8. September 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333